



Kennziffern

- Der ADFC-Fahrradklima-Test gewinnt an Bedeutung! Mit etwa 170.000 Teilnehmer*innen haben +40% mehr Menschen im Vergleich zu 2016 teilgenommen.
- Neuer Städterekord: 683 Städte schaffen es in die Wertung (2016: 539 Städte und 2014: 468 Städte); 108 Kommunen aus Baden-Württemberg (2016: 87: 2014: 62) schaffen es in die Wertung
- Der ADFC-Fahrradklima-Test ist keine repräsentative Umfrage. Befragt werden ausschließlich Radfahrer*innen. Ziel ist es ein möglichst breites Spektrum an Radfahrenden zu erreichen, um die tatsächlichen Erfahrungen der Nutzer zu erfassen.
- Nur 15% der Teilnehmer*innen sind ADFC-Mitglieder. Das spricht für eine aussagefähige Umfrage unter allen Menschen, die Rad fahren. 2012 lag der Anteil der ADFC-Mitglieder noch bei 19%.
- Die männlichen Teilnehmer sind immer noch leicht in der Mehrzahl (2018: 59%, 2012: 64 %). Die Zahl der weiblichen Teilnehmerinnen nimmt jedoch stetig zu.
- Die Teilnehmer*innen sind in der Mehrzahl Intensiv-Nutzer (74 % fahren täglich, 19 % wöchentlich) und sind damit deutlich überrepräsentiert. Laut der Studie Mobilität in Deutschland 2017(MiD) nutzen 18% das Fahrrad täglich, 17 % wöchentlich.
- Fast alle Teilnehmer*innen besitzen einen Führerschein (94 %) und haben zu 75 % einen PKW zur Verfügung sowie zu 10 % teilweise (z.B. CarSharing). Das heißt mehr als $\frac{3}{4}$ sind sowohl Autofahrer*innen als auch Radfahrer*innen und kennen somit beide Perspektiven.
- Der Anteil der Teilnehmer*innen, die angeben ein Pedelec (von 11 auf 15%) oder Lastenrad oder Fahrradanhänger (von 17 auf 21%) zu besitzen, ist gestiegen.
- 2018 wurde der ADFC-Fahrradklima-Test um eine Zusatzbefragung zur Familienfreundlichkeit erweitert. Im Ergebnis haben 25% der Befragten Kinder unter 14 Jahre im Haushalt.

Allgemeine Trends & Botschaften

- Der Unterschied zwischen Erwartungen beim Radfahren und der wahrgenommenen Realität für Radfahrende wächst weiterhin:
 - ✓ Das Fahrradklima, also die Wahrnehmung der Radverkehrsbedingungen in deutschen Städten hat sich weiterhin verschlechtert. 2014 wurde das Fahrradklima noch mit 3,7 bewertet, 2016 mit 3,8 – 2018 mit 3,9. Die Zufriedenheit beim Radfahren nimmt ab.
 - ✓ Der Spaß am Radfahren nimmt das dritte Mal in Folge ab.
 - ✓ Radfahrende nehmen die Radverkehrsförderung – besonders in jüngster Zeit – nicht wahr. Erwartungen bleiben unerfüllt.
- Grundlegende Aussagen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2012 - 2016 verstetigen sich:
 - ✓ Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, die Möglichkeit zügig Rad zu fahren und dass Alle das Fahrrad nutzen, egal ob alt oder jung werden weiterhin am besten bewertet.
Die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende gehört weiterhin zu den am besten bewerteten Themen.
 - ✓ Am meisten bemängelt wird der zu lasche Umgang mit Falschparkern und hat die schlechte Baustellenführung als Frage mit der schlechtesten Bewertung überholt. Ebenso: Ampelschaltungen für Radfahrer und die Breite der Radwege.
- Leicht umzusetzende Fördermaßnahmen werden zunehmend ergriffen:
 - ✓ Die Öffnung von Einbahnstraßen, Öffentliche Fahrräder, Winterdienst auf Radwegen, Werbung für Radfahren. Dort werden Verbesserungen von den Menschen auch wahrgenommen.
 - ✓ Aber: Es sind nicht die Maßnahmen, die den Menschen am wichtigsten sind. Am wichtigsten sind den Teilnehmer*innen folgende Aspekte:
 1. Akzeptanz von Radfahrenden als Verkehrsteilnehmer*innen (82%)
 2. Sicherheitsgefühl von Radfahrenden (80%)
 3. Hindernisfreiheit auf Radwegen (79%)
 4. Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Fußverkehr (78%)
 5. Breite der Wege für Radfahrende (67%)
- Alarmierend: Radfahrer*innen fühlen sich nicht sicher:

- ✓ Das Sicherheitsgefühl sinkt – Radfahrende fühlen sich im Straßenverkehr immer unsicherer. 2014 bewerteten die Befragten das Sicherheitsgefühl mit der Schulnote 3,84, mittlerweile nur noch mit 4,16.
 - ✓ Gleichzeitig gibt die Umfrage einen Anhaltspunkt, wie sich das ändern lässt: Immer mehr Menschen geben an, dass sie lieber getrennt vom Autoverkehr Rad fahren wollen:
81% der Radfahrenden finden es wichtig oder sehr wichtig an einer Straße getrennt vom Autoverkehr unterwegs zu sein, bei den Frauen sind es sogar 86%.
 - ✓ Falschparker behindern die Sicherheit und werden als ein immer größeres Problem gesehen.
- Engagement zahlt sich aus, Nichtstun rächt sich. :
 - ✓ Systematische Radverkehrsförderung bringt kontinuierliche Verbesserungen beim Fahrradklima und eine positive Wahrnehmung bei den Radfahrenden. (z.B. Konstanz)
 - ✓ Ein Umsteuern in der Radverkehrspolitik (z.B. Berlin, Wiesbaden) wird von den Radfahrer*innen wahrgenommen und beim ADFC-Fahrradklima-Test honoriert.
 - ✓ Traditionelle „Fahrradstädte“ (z.B. Münster) können sich nicht auf Ihrem Ruf der Vorreiterstadt ausruhen.
 - ✓ Doch auch die Gewinner sind nur bessere Verlierer (z.B. Karlsruhe), die mit nur befriedigender Schulnote (3,15) zu Gewinnern werden.
- Familien mit Kindern kommen zu kurz – deutsche Städte sind mehrheitlich nicht familienfreundlich:
 - ✓ Der Mittelwert der Fragen zur Familienfreundlichkeit in den Teilnehmerstädten liegt nur bei einem ausreichend (4,0).
 - ✓ Fahrradfahren Ja, aber nur mit schlechtem Gewissen: Eltern bewerten die Frage ob sie ihre Kinder, sei es im Grundschulalter oder auch die größeren Kinder, alleine Radfahren lassen am schlechtesten.
 - ✓ Trotz alledem ist es für die befragten Eltern eher üblich ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren zu lassen.

Trends & Botschaften für Baden-Württemberg

- Baden-Württemberg schneidet insgesamt mit einer Note von 3,9 ab. Das Fahrradklima hat sich damit weiter verschlechtert (2014: Note 3,7; 2016: Note 3,8).
 - ✓ Das Fahrradklima in Baden-Württemberg liegt im Bundesdurchschnitt.
 - ✓ Die besten Gesamtbewertungen in Baden-Württemberg erzielten Rutesheim (2,6), Konstanz (3,1) und Karlsruhe (3,15).
 - ✓ Von 21 prämierten Städten kommen 5 aus Baden-Württemberg.
 - ✓ Radfahrende im Land nehmen die Radverkehrsförderung vor Ort nicht spürbar wahr.
- Mit Karlsruhe kommt die fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern aus Baden-Württemberg.
 - ✓ Allerdings hat Karlsruhe diese Platzierung nicht aus eigener Kraft erzielt. Während Karlsruhe keine Verbesserung in der Bewertung erzielen konnte, musste Münster eine Verschlechterung verzeichnen und wird dadurch vom ersten Platz verdrängt.
 - ✓ Karlsruhe erhält lediglich eine befriedigende Schulnote (3,15).
- Insgesamt konnten nur wenige Kommunen in Baden-Württemberg ihre Bewertung im Vergleich zu 2016 verbessern.
 - ✓ Konstanz und Emmendingen konnten ihre Bewertungen am meisten verbessern und werden daher bundesweit als „Aufholer-Städte“ ausgezeichnet.
 - ✓ Villingen-Schwenningen, Schwetzingen und Winnenden konnten sich ebenfalls deutlich verbessern im Vergleich zum vorhergehenden Fahrradklima-Test.
- Sehr viele Kommunen im Land haben sich deutlich verschlechtert.
 - ✓ Kirchheim Teck und Lörrach weisen eine deutliche Verschlechterung ihrer Bewertung auf, obwohl sie mit der landesweiten Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ ausgezeichnet sind.
 - ✓ Auch in Ulm, Filderstadt und Ettlingen sind die Radfahrenden deutlich unzufriedener als vor zwei Jahren.